Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2878

07. 09. 88

Sachgebiet 923

Antrag

der Abgeordneten Frau Rock, Frau Teubner, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Erhöhung der Sicherheit von Lkw-Transporten, insbesondere beim Transport von Sonderabfällen und Gefahrgut

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Auf bundesdeutschen Straßen verkehren Tausende von Fahrern von Lkw mit zum Teil sehr unzureichender Ausbildung. Die Führerscheinausbildung der Klasse II, die bei der Bundeswehr durchgeführt und mit nur unzureichender Qualifikation abgeschlossen wird, bringt den Nachschub für die Fuhrunternehmungen. Fahrer werden immer wieder mit den „Warteschlangen" nichtbeschäftigter Kollegen erpreßt. Nur die gründliche und fachlich erforderliche Ausbildung zum Transportfacharbeiter kann hier für Besserung sorgen. Für den Transport von gefährlichen Gütern oder Sonderabfällen sind zudem weitere Ausbildungsgänge erforderlich, die die Fahrer in die Lage versetzen, mit diesen Stoffen auch im Notfall umzugehen.

2. Auch auf weitesten Strecken und mit gefährlichsten Gütern wird derzeit in der Regel mit einem Fahrer gefahren. Aus den Unfallstatistiken und Berichten von Lastkraftwagenfahrern ist bekannt, daß im Bereich der vorgeschriebenen Lenkzeiten zum Teil durch das Mitführen von zweiten Fahrtenschreiberscheiben die gesetzlich zulässige Lenkzeit weit überschritten wird. Wöchentliche Arbeitszeiten von bis zu 70 Stunden sind im Lkw-Transportgewerbe keine Seltenheit. Termindruck ist ein weiteres Sicherheitsrisiko in diesem Gewerbe. All das zusammen ergibt ein hochgefährliches Gemisch aus Überarbeitung, Übermüdung und bietet so die Grundlage für die zahlreichen Unfälle von Lkw, die dann einen besonders hohen Gefährlichkeitsgrad für Mensch und Umwelt haben, wenn es sich um Gefahrgut oder Sondermüll handelt. Im Fernverkehr ist deswegen die gesetzliche Vorschrift eines zweiten Fahrers, des Beifahrers, ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Fahrer und Beifahrer können sich abwechseln, der Zwang zur Konzentration kann so halbiert werden. Für

den Sondermülltransport muß ein Beifahrer – in jedem Entfernungsbereich – obligatorisch zur Pflicht gemacht werden.

3. Im Interesse der Verkehrssicherheit kann es nicht länger hingenommen werden, daß im gewerblichen Güter- oder Werkverkehr Fahrer, die ihre Führerscheinausbildung bei der Bundeswehr gemacht haben, ohne jegliche weitere Qualifikation in Arbeitsverhältnisse als Fahrer übernommen werden können oder eigene Fuhrunternehmungen aufbauen. Aufgrund einer obligatorisch vorzuschreibenden Facharbeiterausbildung sollten die Führerscheine, die bei der Bundeswehr erworben worden sind, nur noch für Fahrzeuge der Bundeswehr Geltung haben. Der Führerschein sollte als qualifizierendes, die Ausbildung verkürzendes Vorpraktikum gewertet werden.

4. In Zeiten von 37,5-Stunden-Wochen in Handel, Handwerk, Industrie und öffentlicher Verwaltung bilden die Beschäftigten im Transportgewerbe das sich selbst und die Allgemeinheit gefährdende Schlußlicht. Denn hier bedeutet lange Arbeitszeit erhebliche Gefährdung für die Fahrer und die Allgemeinheit gleichermaßen. Die neuen Lenk- und Ruhezeitregelungen der EG für Lkw-Fahrer sind ein gefährlicher Rückschritt und wider alle Vernunft. Gerade in einem solchen, viel Konzentration fordernden Beruf wie dem des Kraftfahrers müssen Übermüdung, Unkonzentriertheit und Überforderung, die die Hauptunfallursachen darstellen, durch deutlich geringere Lenk- und Arbeitszeiten bekämpft werden. Nicht 80 bis 90 Stunden, wie es heute oft der Fall ist, sondern maximal 40 Stunden pro Woche, sollten die Regel im Transportgewerbe sein. In der Bundesrepublik Deutschland ist bis heute die Konvention Nr. 153 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) noch nicht ratifiziert worden und somit kein geltendes Recht. Es wird höchste Zeit, daß die Bundesrepublik Deutschland diese Konvention anerkennt und für eine Verbesserung der Situation der Arbeitnehmer sorgt.

5. Die Lkw rollen rund um die Uhr. Die Lärm- und Abgasbelästigung in vielen Ortsdurchfahrten wird immer unerträglicher. Dem soll durch den Bau von Umfahrungsstraßen und Autobahnen Rechnung getragen werden. Ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr ist die logische Konsequenz aus den bestehenden Situationen. Dadurch würden Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten schon unwahrscheinlich werden. Durch ein Nachtfahrverbot kann ebenso die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Straße gestärkt werden.

6. Die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten veranlaßt noch niemanden dazu, diese auch einzuhalten. Dies gilt insbesondere für die Lkw-Höchstgeschwindigkeit Tempo 80, die in der Regel wegen der hohen Motorleistung überschritten wird. Hier ist die Einführung einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit notwendig, um die Höchstge-

schwindigkeit der Lkw weit unter Tempo 80 zu drücken. Für Gefahrguttransporte oder Transporte von Sonderabfällen sind Geschwindigkeiten unter Tempo 60 aus Verkehrssicherheitsgründen vorzusehen.

7. Neben der überhöhten Geschwindigkeit ist Übermüdung die Unfallursache Nummer eins. Termindruck und Zwänge durch den Arbeitgeber verurteilen die Fahrer allzuoft dazu, viel zu lange, viel zu schnell zu fahren. Die täglichen Unfallmeldungen sind blutiger Beleg hierfür. Hier muß die Umsetzung des Artikels 15 der EG-Verordnung erfolgen und dadurch mit technischen Maßnahmen den Fahrern dabei geholfen werden, die rechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Dies gilt insbesondere für eine technische Nachrüstung von Altfahrzeugen. Die Nachrüstung mit Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeugen, in denen dies möglich ist, muß Hand in Hand gehen mit dem Einbau von optischen Signalanlagen, die nach außen hin sichtbar machen, wenn die gesetzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von dem Fahrzeug überschritten wird. Für Neufahrzeuge ist der obligatorische Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vorzuschreiben. Auch der Einbau von technischen Bremshilfen (RETARDER), wie sie dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, ist längst überfällig. Die Installierung von fälschungssicheren Fahrtenschreibern, den sogenannten Black-Boxes, dient nicht nur der Rekonstruktion des Unfallgeschehens, sondern auch der sozialen Kontrolle der Fahrer. Eine solche Black-Box, wie sie im Luftverkehr längst üblich ist, muß auch im Lkw-Gewerbe Standard werden.

8. Die Schweiz hat das zulässige Gesamtgewicht der Lkw auf ihren Straßen auf 28 t begrenzt und gleichzeitig mit dem Programm „BAHN 2000" damit begonnen, Alternativen zum Straßentransport von Gütern zu verwirklichen. Durch die Verringerung des Gesamtgewichts wird neben dem Gesamtgefahrenpotential auch der Schaden, der durch die zu schweren Lkw an Straßen und Brücken angerichtet wird, herabgesetzt. Die Festsetzung einer Fernverkehrszone von 100 km läßt eine solche Herabsetzung des Höchstgewichts leicht realisieren. Ebenso wie in der Schweiz sollte auch in der Bundesrepublik Deutschland die Regelung herrschen, daß nur Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 28 t die Straßen benutzen dürfen.

9. Gefahrgut- und Sonderabfalltransporte sind oft für Laien vollkommen unverständlich mit Zahlkombinationen gekennzeichnet. Es kommt jedoch oft vor, daß Laien die ersten an einem Unfallort eintreffenden Personen sind und nicht wissen, welcher Gefahr sie gegenüberstehen. Deswegen müssen Gefahrgut- oder Sonderabfalltransporte in Worten und Bildzeichen so gekennzeichnet sein, daß jeder erkennt, um welchen Stoff, mit welcher möglichen Gefahr es sich handelt, um den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zu geben, richtig zu reagieren.

10. Der Fernverkehrsbereich ist heute ab 200 km viel zu weit ausgelegt und widerspricht der erklärten Politik der Bundesregierung, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Feinverteilungsfunktionen des Lkw-Verkehrs sind nicht zu ersetzen und müssen auch für die Zukunft sichergestellt werden. Dafür reicht ein Versorgungsumkreis von 100 km aus. Die über diesen Radius hinausgehenden Transporte müssen im Regelfall mit der Bahn oder der Binnenschiffahrt abgewickelt werden, dies gilt insbesondere für Gefahrgut- und Sonderabfalltransporte, da diese auf der Schiene erwiesenermaßen sicherer abzuwickeln sind als auf der Straße (Drucksache 11/832 – Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Faktion DIE GRÜNEN zu Unfällen mit Gefahrgütern auf Schiene und Straße). Durch einen solchen Schritt kann die Bundesregierung die Ernsthaftigkeit ihrer Bemühungen unterstreichen. In Anbetracht der Kleinräumigkeit der Bundesrepublik Deutschland und der dichten Besiedelung sowie des noch vorhandenen Eisenbahnnetzes ist ein solcher Schritt vollziehbar.

11. Es geht nicht länger an, daß das schwächste Glied in der Transportkette, die Fahrer, die allein Leidtragenden bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten oder Gesetzesbrüchen sind. Oft werden die Fahrer derartig unter Druck gesetzt, daß ihnen nichts anderes übrig bleibt, als zu schnell zu fahren oder die Lenkzeiten zu überschreiten. Es kommt vor, daß Spediteure ihren Fahrern große Bargeldbeträge mitgeben, damit diese unterwegs die bar zu bezahlenden Ordnungswidrigkeiten begleichen könnn, da ihnen dies erheblich billiger erscheint, als das Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der zulässigen Lenkzeiten. Für die Zukunft muß deswegen durch Anwendung von Artikel 15 der EG-Verordnung verhindert werden, daß Terminsetzungen vorgenommen werden, die die Fahrer von vornherein nötigen, rechtswidrig zu handeln. Beim Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen sollte deswegen auch der Spediteur oder der Auftraggeber finanziell zur Kasse gebeten werden oder seine Konzession in Frage stehen.

12. Die Kosten des Lkw-Verkehrs trägt die Allgemeinheit in vielerlei Hinsicht:

    — soziale Kosten,

    — Umweltkosten,

    — Bau- und Erhaltungskosten der Straßen und Brücken,

    — Bahndefizite,

    — Gesundheitskosten.

    Das Lkw-Gewerbe trägt nur einen verschwindenden Bruchteil aller verursachten Kosten (Wegekosten-Dekkungsgrad des Straßengüterverkehrs 1981: 62 %)*)

*) nach DIW-Gutachten von 1983.

Um einen gerechteren finanziellen Beitrag vom Lkw-Gewerbe in die Gesamtrechnung einbringen zu können, bedarf es der Territorialisierung der Kosten durch eine Schwerverkehrsabgabe, die gleichzeitig zur Verringerung von Leerfahrten beitragen könnte, wenn sie auf dem zul. Gesamtgewicht und der Fahrtentfernung beruhen würde. Eine solche Abgabe könnte problemlos von allen das Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland benutzenden Lkw erhoben und eingezogen werden. Die Erträge sollen zweckgebunden

a) der Abdeckung der Folgeschäden und

b) der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlichen schienengebundenen Verkehrsträger dienen, um eine weitere Zunahme von Folgekosten durch den Lkw-Verkehr zu verhindern.

13. Die Bundesregierung muß sich dafür einsetzen, daß sich die in der Bundesrepublik Deutschland bis 1986 geltenden Sicherheitsbestimmungen und Sozialbestimmungen auch europaweit durchsetzen. Sie ist deswegen aufgefordert, sich bei der Europäischen Gemeinschaft dafür einzusetzen, daß das europäische Recht auf höchstem Niveau und sicherstem Standard verankert wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die geltenden Bestimmungen dahin gehend zu ändern, daß

1. nur noch Personal mit Facharbeiterausbildung im gewerblichen Güterverkehr und Werkverkehr eingesetzt werden darf. Bei Transporten von Sonderabfällen oder Gefahrgut ist eine besondere Zusatzausbildung zu integrieren;

2. im Fernverkehr und beim Transport von Sonderabfällen generell ein Beifahrer vorgeschrieben wird;

3. die Führerscheine, die bei der Bundeswehr für die Klasse II erworben werden, nicht mehr automatisch für den Zivilbereich überschrieben werden können und keine Facharbeiterausbildung für Kraftfahrer ersetzen;

4. in der Bundesrepublik Deutschland die Konvention Nr. 153 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) geltendes Recht wird;

5. ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr erlassen wird;

6. die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Lkw generell und für Gefahrgut- und Sonderabfalltransporte insbesondere herabgesetzt werden;

7. folgende technische Vorrichtungen in die Fahrzeuge eingebaut werden müssen:

— bei Altfahrzeugen solche, die das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verhindern,

— bei Altfahrzeugen, wo dies nicht möglich ist, optische Signalgeber, die nach außen sichtbar machen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird,

— bei Neufahrzeugen

a) der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern,

b) der Einbau von Bremshilfen (RETARDER),

c) der Einbau fälschungssicherer Fahrtenschreiber, die den Fahrtverlauf aufzeichnen und auch nach einem Unfall noch ablesbar sind (Black-Box);

8. das zulässige Gesamtgewicht (ohne RETARDER) von Lkw auf 28 t festgesetzt wird;

9. Gefahrguttransporte und Sonderabfalltransporte so gekennzeichnet werden, daß die Gefährlichkeit und mögliche Unfallgefahren für jeden erkennbar werden;

10. der Fernverkehrsbereich auf 100 km festgelegt wird und Transporte über 100 km in der Regel auf Eisenbahn oder Binnenschiff zu verlagern sind, dies gilt insbesondere für Gefahrgut und Sonderabfall;

11. die Spediteure und Auftraggeber bei Ordnungswidrigkeiten und Rechtsbrüchen der Fahrer aufgrund von z. B. viel zu enger Terminsetzung mit zur Verantwortung gezogen werden.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung ferner auf,

1. dafür zu sorgen, daß diese Bestimmungen auch in europäisches Recht umgewandelt werden,

2. durch die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für die Territorialisierung der Kosten des Verkehrs zu sorgen,

3. die notwendigen Schritte einzuleiten, die ILO-Konvention 153 zu ratifizieren und damit in der Bundesrepublik Deutschland zu geltendem Recht zu machen,

4. der Entschließung des Europäischen Parlaments, Drucksache 11/2730 vom 2. August 1988, Rechnung zu tragen und diese umzusetzen.

Bonn, den 7. September 1988

Frau Rock
Frau Teubner
Weiss (München)
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Begründung

Im Zusammenwirken aller Maßnahmen, der Sofortmaßnahmen oder Umrüstungen, der Maßnahmen, die bei neuen Fahrzeugen oder in einigen Jahren zum Tragen kommen und der begleitenden Rechtsänderungen, ist mit einer Verbesserung der Verkehrs-

sicherheit, einer Verringerung der Gefahren durch Gefahrguttransporte und mit einer erheblichen Verlagerung von Transporten auf die Bahn zu rechnen. Die gesamtgesellschaftlichen Vorteile eines solchen Maßnahmenpaketes können analog zu den Antworten der Bundesregierung auf die Großen Anfragen der GRÜNEN, Drucksache 10/803, Gesellschaftliche Kosten des Autoverkehrs, und Drucksache 10/5838, „Soziale Kosten des Lkw-Verkehrs", monetarisiert werden. Dadurch ist anzunehmen, daß der Gesellschaft Kosten in Milliardenhöhe durch eine Umschichtung von Straßenverkehr auf die Schiene erspart bleiben. Damit wird ein erheblicher Beitrag zu der heute einzuleitenden Zukunftssicherung unserer Lebensgrundlagen geleistet. Es bleibt jedoch Ziel grüner Politik, nicht nur die Transporte von Gefahrgut oder anderen Gütern auf sicherere Wege zu stellen, sondern durch Dezentralisierung und eine ökologische Produktionsweise Transporte überflüssig zu machen. Dies gilt insbesondere für die Herstellung von gefährlichen Gütern oder gefährlichen Abfallstoffen, bei denen langfristig nur ein Herstellungsverbot die Transporte endgültig von Straße und Schiene verbannen kann.



Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333